ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 4 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 17. Rok wydania szósty. | TCZEW, dnia 8 maja 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 172

Od Wydawnictwa.

Uprzejmie zawiadamiamy Szanownych Naszych Czytelników o podniesieniu prenumeraty, stojące w związku wyłącznie ze zwiększeniem rozmiarów pisma do 12-tu stron. Prenumerata wynosi obecnie: 8 zł rocznie, 4 zł półrocznie, 2 zł kwartalnie, łącznie z miesięcznikiem „Morze", ilustrowanym organem Ligi Morskiej i Rzecznej 13,50 rocznie, 7 zł półrocznie, 3,50 kwartalnie. Dla członków Ligi Morskiej i Rzecznej, już z tytułu tego abonujących „Morze" z osobna, prenumerata „Żeglarza Polskiego" wynosi 7 zł rocznie, 3,50 zł półrocznie.

Za okresy już opłacone ceny się nie podwyższa.

Almanach „Żeglarza Polskiego" 1927/8, przy druku którego napotkaliśmy na nieprzewidziane trudności techniczne ukaże się już w jaknajbliższym czasie.

Zwracamy uwagę Szanownych Czytelników na ogłoszenie nasze w tekście w sprawie subskrybcji na ilustrowany morski słownik Francusko-Polski.

Gdzie będą zamówione statki linji śródziemnomorskiej?

Do prasy dostały się wiadomości o tem, że z ofert ze strony stoczni, nadesłanych do Banku Gospodarstwa Krajowego najtańsza okazała się oferta Stabilimento Technico w Trieście (83 000 Ł za statek 4 000 ton o silniku motorowym). Następna zaś, nieco wyższa, jest oferta Stoczni Gdańskiej.

Według postawionych warunków pierwszy statek byłby wykończony w 13-ym miesiącu od chwili zamówienia, następne o miesiąc później.

O ile Stocznia Gdańska obniży cenę do wysokości oferty Stabilimento Technico, wówczas całe zamówienie podzielone będzie pomiędzy obie stocznie. Urzędowego potwierdzenia tej wiadomości jeszcze niema. Z danych powyższych przypuszczaćby należało, że wszystkie 4 statki linji śródziemnomorskiej miałyby być budowane jako motorowce, a Stocznie Gdańska, widocznie, nabyłaby licencję silników systemu Burmeister i Wain. Jak stoi sprawa statków zastępczych dla natychmiastowego ruchu, czy też linja zostanie dopiero uruchmiona po wykończeniu statków — oto pytanie poważnie się łączące z powyższem zamówieniem, które zapewne jeszcze nie zostało dokonane. O warunkach w których miałaby pracować nowa linja, gdyby powstała już w najbliższym czasie, podamy szereg rzeczowych danych w najbliższym numerze.

W sprawie zorganizowania linji polskiej dla przewozu emigrantów.

Sprawa przewozu emigrantów na statkach pod polską banderą, obecnie, w dobie rozwoju polskiej marynarki handlowej prawie że nie jest poruszana w pismach. Jednakże sprawa ta ma aktualne znaczenie, gdyż: 1) przy przewozie na statkach pod polską banderą uchroni się liczne rzesze emigracyjne od wyzysku, jaki jest uprawiany przez niektóre linje zagraniczne. 2) Rząd regulując ruch emigracyjny ma możność do zobowiązania emigrantów do podróży na polskich statkach i tym samym do powiększenia stanu posiadania polskiej marynarki handlowej. Powstaje jednak kwestja, czy jest celowe stwarzanie osobnej floty emigracyjnej dla przewożenia wychodźców. Otóż należy, opierając się na zasadzie „festina lente", narazie zorganizować nie dostarczanie emigrantów do krajów zamorskich, lecz do portów oceanicznych, jak Brema, Antwerpja, Hoek van Holland, Cherbourg, Southampton etc. Dalszy zaś transport emigrantów do krajów zamorskich można byłoby ze względu na wielkie koszty nakładowe i niezbędność uruchomienia olbrzymich kapitałów w tym wypadku, zorganizować dopiero w dalekiej przyszłości.

Ilość wychodźców z Polski pozwala twierdzić, że stanowczo należy natychmiast wziąść się do organizacji floty

dowożącej emigrantów do portów oceanicznych. Aby bazować się na cyfrach realnych podaję tutaj dane statystyczne z roku 1926, dotyczące ilości emigrantów z Polski w tym roku. Ogółem wyjechało z Polski w roku ubiegłym tak w emigracji stałej, jak i sezonowej 166 593 osób. Z tego do krajów Europy 117 139 i pozaeuropejskich 49 457. Droga emigracji zamorskiej najwięcej osób wyjechało do Kanady (15 759), Argentyny (14 034), Stanów Zjednoczonych (8 249), Palestyny (6 839), Brazylii (2 471). Nas interesuje jedynie emigracja do Nowego Świata, która się przedstawiała w roku ubiegłym imponująca cyfra 43 391 osób.

Jednakże należy zrobić w tym dziale segregację z powodu tego, że władze Ameryki Północnej mają inne przepisy co do kwarantanny emigrantów, niż władze Ameryki Południowej. Dlatego na tych samych statkach wozić emigrantów do północnej i południowej Ameryki nie wolno. Widzimy, że do północnej Ameryki było w roku ub. ok. 24 000 emigrantów, do południowej zaś ok. 20 000 ludzi. Dla przewozu tej ilości mogą służyć 2 statki po 5000 pasażerów każdy, wykonujące 18 podróży rocznie (przy zajściu do różnych portów oceanicznych). Każdy więc takiego rodzaju statek może przewieźć rocznie 9000 emigrantów, co w porównaniu z przytoczonemi liczbami stanowi zaledwie 30—40 proc. ilości emigrantów należnych do przewozu. Znaczy to, że na brak „ładunku" statki uskarżać się nie będą mogły.

Jak się przedstawia finansowo omawiana sprawa? Jak już było wzmiankowane, przyjmuje się do kalkulacji narazie jedynie dwa statki na 500 pasażerów i 2000 tdw. każdy. Cena takich statków budowanych w Holandii wynosi około 80 000 Ł., w Anglii i Niemczech nieco drożej. Co zaś do opłaty za przewóz emigrantów, to w przytoczonej kalkulacji przyjęta jest cyfra 4 Ł za podróż Gdańsk ew. Gdynia - port oceaniczny. Obecnie opłata ta przy przewozie liniami cudzoziemskiemi wynosi 5—6 Ł.

Kalkulacja statku emigracyjnego na 500 pasażerów i 2000 tdw.

Przychód		Rozchód	
Przewóz 500 emigrantów po 4 Ł. (licząc obecność ich przy podróży tylko w jedną stronę) — 18 podróży rocznie 500×4×18	36 000 Ł.	Załoga 25 ludzi po 12 Ł. z wyżywieniem (miesięcznie średnio) rocznie 25×12×12	3 600 Ł.
1 000 ton ładunku (połowa tonażu dw), licząc tylko w jedną stronę po 10 sh. netto tona; za 18 podróży 1000××0,5×18	9 000 Ł.	Obsługa emigrantów 30 osób po 10 Ł. miesięcznie (z wyżywieniem) średnio; rocznie 30×10×12	3 600 Ł.
	45 000 Ł.	Węgiel przy 15 dniach podróży w miesiącu przy maszynie 3 000 KM. Rozchód węgla 40 T. dziennie; cena 1 Ł. za tonę z włączeniem (procentowo) smarów rocznie 40×15×1×12	7 200 Ł.
		Amortyzacja statku 5 % rocznie od jego wartości 80 000 Ł.	4 000 Ł.
		Asekuracja 5 % rocznie	4 000 Ł.
		Opłaty portowe, licząc 4 porty za podróż i 60 Ł. za port 4×60×18	4 320 Ł.
		Wydatki na administracje. Przy ogólnym koszcie administracji 7 000 Ł. rocznie i obecności prócz statków emigracyjnych jeszcze 5 statków(cargo) po 3 000 t. czyli razem 7 statków, na każdy przypada rocznie	1 000 Ł.
		Remont drobny, za koszt armatora 2,5 % od wartości rocznie	2 000 Ł.
		Wyżywienie emigrantów przy 5 dniach podróży i 500 osobach przy 18 podróżach rocznie. Norma wzięta 2 marki niem. na osobę dziennie (wg przepisów niemieckich) 2×5×500×18=90 000 m. n. 1 Ł. = 20 m. n.	4 500 Ł.
			34 220 Ł.
		dochód czysty	10 780 Ł.
	45 000 Ł.		45 000 Ł.

Koszt własny przewozu jednego emigranta wypada przy naszych obliczeniach $\frac{34\,320}{500\times18}=3{,}8$ Ł. Jestto liczba bezwzględnie wygórowana, gdyż podług ścisłego obliczenia pewnej linii żeglugowej holenderskiej, koszt przewozu z Gdańska do portu holenderskiego wynosił 3,3 Ł. Świadczy to, że cyfry nasze brane były zbyt ostrożnie.

Jeżli nawet bazować się na tych ostrożnie branych cyfrach, to, jak widzimy, czysty roczny dochód będzie wynosił ok. 11 000 Ł. Przy wartości statku 80 000 Ł. wynosi to około 9 % rocznie, a więc przewyższa znacznie kwotę procentową (7 %) pożyczki, którą gotowe jest udzielić konsorcjum banków holenderskich na rozbudowę floty polskiej (propozycja tego konsorcjum, jak nam jest wiadome, złożona została w Ministerstwie Skarbu). W ten sposób bez wyłożenia znacznego kapitału możemy stworzyć własną flotę dla przewozu emigrantów.

O rentowności przewozu emigrantów może służyć także ten fakt, że kiedy zeszłego roku towarzystwo „Sarmacja" chciało zająć się tą sprawą, była zwołana konferencja zainteresowanych linji żeglugowych zagranicznych, na której było postanowienie wszelkiemi sposobami przeciwdziałać urzeczywistnieniu tego planu.

Inż. morski Jan Korwin Kamieński.

Z powodu nawiązania łączności z portami Belgji.

W chwili pisania tych wierszy parowce Żeglugi Polskiej Poznań i Toruń ładują przeszło 5000 ton tomasówki w Antwerpji i Gandawie. Z prawdziwem zadośćuczynieniem powinszować możemy dyrektorowi Żeglugi Polskiej p. Juljanowi Rummlowi nawiązania łączności żeglugowej z portami Belgji w drodze zdobycia stamtąd importowego ładunku. Antwerpja, największy dziś port na kontynencie Europy, wraz z Gandawą, portem składowo-rozdzielczym dla bawełny amerykańskiej, odegraja niezawodnie wybitna rolę w trudnym procesie stopniowego odhamburżania i odbremiania naszego handlu zbiorowemi ładunkami. Rola Antwerpji jest przy tem o wiele ciekawsza aniżeli rola Londynu, który już jest dobrze związany z Gdańskiem stałemi liniami dla przewozu general cargo.

Nasze główne zadanie przeniesienia ośrodka składowo - rozdzielczego dla Polski i krajów ościennych na Bałtyk jest wykonalne tylko przy czasowej pomocy portów-konkurentów Hamburga i Bremy, które są dotąd punktami przeładunkowemi jak na statki mniejsze do Gdańska, tak też na koleje do Polski dla olbrzymiej większości towarów cenniejszych, zaczynając od bawełny, juty, korka, a kończąc na kawie, herbacie i towarach kolonjalnych.

Antwerpja i Gandawa, oraz w mniejszej mierze Le Havre mogą zastąpić te same funkcje, co widać z ożywionego już dziś ruchu statków gdańskich i łotewskich do Antwerpji i Gandawy.

Do czasu póki Żegluga Polska lub inne polskie towarzystwo nie wprowadzi na linji Antwerpja—Gdynia—Gdańsk statków dla **zbiorowych** ładunków ożywiona łączność z portami Belgji jest niemożliwa.

Z tem większem uznaniem należy podkreślić podjęcie przez „Żeglugę Wisła-Bałtyk" w Tczewie holowania węgla z Tczewa do Gandawy. Holownik „Orkan" z lichtugami Wojtek i Wacek właśnie wrócił z tej podróży, przywożąc powrotny ładunek żelastwa z Rotterdamu.

Gdyby nawet podróże te statków obu towarzystw do portów belgijskich się nie opłacały, mają one doniosłe znaczenie wobec dalszych zadań naszej polityki handlowo-morskiej.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Ruch statków Żeglugi Polskiej. Parowiec Kraków odpłynął wczoraj z Gdyni do Sztokholmu z ładunkiem 2700 ton węgla. — Par. Poznań kończy w Antwerpji ładowanie 2700 ton tomasówki z przeznaczeniem do Gdańska. — Par. Wilno ma dziś przybyć z Norrköping do Gdyni, i zacznie ładować węgiel do Gandawy. — Par. Katowice wyładowuje 2 700 ton polskiego węgla w Horsens (Danja). — Par. Toruń zawinął do Gandawy z Calais i ładuje 2 500 ton tomasówki z przeznaczeniem do Gdańska. — Par. Warta wyładowuje balast w Gdańsku i zacznie ładować koło 9-go maja.

Z portu w Gdyni. Krótki strejk. Nowy plan jazdy „Pologne". Liczne wycieczki. Od 30-go kwietnia do 4-go maja po południu trwał w Gdyni częściowy strejk robotników ładujących węgiel. Obecnie robotnicy po porozumieniu ze swemi firmami podjęli prace.

Parowiec francuski „Pologne" będzie nadal zawijać do Gdyni dwa razy częściej niż dotąd, gdyż również w drodze z Hawru do Kłajpedy. Dopiero jednak w drodze powrotnej będzie przybijać do przystani. Dziś, 6-go wraca on z Kłajpedy i zabierze w Gdyni około 300 emigrantów do Brazylji, Argentyny i Nowego Yorku.

Wycieczka z 200 osób stowarzyszenia katolickiego z Ameryki w dniu 1-go maja zapoczątkowała tegoroczny obficie tu zapowiadający się sezon wycieczek krajowych i zagranicznych. — Oczekiwana jest wycieczka z 180 osób Zjednoczenia Handlowców Polskich w Chicago w jej powrotnej drodze z Warszawy i z Targów Poznańskich. Zapowiada się też przybycie do Gdyni z Ameryki na początku lipca (statkiem „Pologne", z Hawru) wycieczki Polaków amerykańskich - weteranów wielkiej wojny.

Częściowy strejk rob. ładujących w Gdyni. 30 kwietnia wieczorem zastrejkowali robotnicy ładujący statki „Elibor" (na tle nieporozumień z płacą godzinową) wskutek tego odchodzący statek „Prestonic" zatrzymał się na parę godzin, ponieważ ostatnie trumowanie (układanie) węgla zakończyła załoga statku.

Z robót portowych w Gdyni. Od kilku dni Draga N XIII przystąpiła do bagrowania warstwy pokładu torfowego na terenie portu od nowego basenu w kierunku Gdyni za oksywską szosą. Praca ta posuwa się bardzo szybko, pokład torfowy ma być wybagrowany na całym terenie znajdującym się za nowym gmachem Urzędu Celnego i Urzędu Marynarki Handlowej na głębokość 6—7 mt. t. j. do pokładu piaskowego: następnie teren ten ma być zarefulowany piaskiem dobytym przy pogłębianiu basenu i portu.

Przyholowana została z Lipawy 28 kwietnia w nocy, przez holownik „Albatros" jeszcze jedna draga czerpakowa „Normaliseering" należąca do firmy „Ackerman". W czasie podróży draga miała silną burzę i przybyła tak zalana i pochylona, iż natychmiast musiała być odpompowywana przy pomocy holowników. po odpompowaniu przystąpiła do bagrowania w basenie. Draga ta jest mniejsza od Dragi XIII i większa od Dragi „Dan".

Na falochronie 30 kwietnia została ustawiona czwarta skrzynia żelbetowa.

Pogoda od 29 znacznia się polepsza, silne wiatry ustąpiły, na redzie stoi tylko parę statków w oczekiwaniu miejsca i ładunku.

Urząd Marynarki Handlowej 30-go kwietnia przeniósł się z Wejherowa do Gdyni do nowego gmachu (trzecia część którego jest wykończona, a dalsza budowa w toku). Od 2 maja Urząd Marynarki Handlowej rozpoczął swe urzędowanie w Gdyni.

Ruch portu w Gdyni w kwietniu. Ruch portu gdyńskiego w kwietniu w stosunku do marca wzrósł o 13 %, pod względem tonażu statków i o 25 % pod względem ilości przeładowanego na eksport węgla. Burze, które panowały na morzu w kwietniu nie odbiły się na sprawności portu, a na redzie gościły stale statki obce, ukrywające się tu od zachodniej burzy. — Ogółem zawinęły w kwietniu do przystani w Gdyni 33 statki morskie, w tej liczbie 32 parowce i 1 żaglowiec z pomocn. mot. Według narodowości i tonażu było statków na wejściu:

polskich	5 z	5595	ton r. n. ładow	
szwedzkich	5 „	11600	„	„
niemieckich	6 „	3411	„	„
łotewskich	4 „	3255	„	„
francuskich	1 „	1841	„	„
duńskich	1 „	1253	„	„
norweski	1 „	1010	„	„
	33 z	27965	ton r. n. ładow.	

Wyszło z portu statków morskich 31 o łącznej ładowności 28 916 ton. rej. netto, w tej liczbie 30 parowców i 1 żaglowiec z motorem.

Statki na wyjściu wywiozły 187 pasażerów (franc. parowiec Pologne) i 61 904 tony węgla. Liczba ta jest rekordowa dla Gdyni, jednak w maju oczekiwane jest dalsze zwiększenie ilości przeładowanego na statki węgla.



Ruch portu gdańskiego za tydzień. Gdańsk, 5. 5. W ubiegłym tygodniu ruch portowy znowu znacznie się zwiększył. Zawinęło do portu 145 statków morskich, w tej liczbie 114 parowców, 8 motorowców, 5 holowników, 5 lichtug mors., 10 żagl. z mot., 3 żaglowce. Wśród statków na wejściu 75 było próżnych, 28 z drobnicą, 4 z pasażerami, 5 z pasaż. i towarem, 1 jako do portu ukrycia, 2 z rudą, 9 z żelastwem, 3 z żelazem, 2 z fosfatami, 1 z fosfatami i tytoniem, 1 z kamieniem, 1 ze spirytusem, 5 ze zbożem, 1 ze zbożem i drobnicą, 1 z żytem, 6 z pszenicą. Co do narodowości statków na wejściu było: 7 polskich, 5 gdańskich, 16 duńskich, 35 szwedzkich, 57 niemieckich, 8 angielskich, 7 norweskich, 5 łotewskich, 2 fińskie, po jednym francuskim, litewskim i sowieckim.

Na wyjściu było 167 statków, w tej liczbie 22 próżnych, 4 z pasażerami, 6 z pasażerami i drobnicą, 15 z drobnicą, 61 z węglem, 29 z drzewem, 1 z drobnicą i końmi, 2 z żelazem, 7 z cementem, 1 z cementem i grochem, 4 z solą, 1 z melasą, 2 z cukrem, 2 ze spirytusem, 2 ze zbożem, 4 z jęczmieniem, 1 z mąką

pastewna, 2 z ropą gazową, 1 z olejem maszynowym i wrzecionowym.

Załadowano w ciągu tygodnia na statki 76 700 ton węgla, 41 000 ton drzewa, oraz 16 000 ton innych towarów, w tej liczbie tylko 1 000 ton zboża. Jednocześnie importowano 8 000 ton zboża, przeważnie pszenicy.

Ruch osobowy na wyjściu był znaczny: odjechało do Nowego Yorku 463 osoby, do Londynu 577 osób, do Hull 149, od portów bałtyckich 42 osoby. — Na wejściu zanotowano 145 osób, w tej liczbie 32 z Londynu, 38 z Lipawy, 75 z portów niemieckich.

Ruch portowy Gdańska w kwietniu. W kwietniu ruch w porcie gdańskim na wejściu wzrósł o blisko 10 % w stosunku do marca. Zawinęło 626 statków morskich o łącznej ładowności 337 595 ton rej. netto. Udział próżnych statków w ruchu wejściowym wciąż jeszcze jest znaczny: tonaż próżnych statków, lub zawijających pod balastem wynosił 205 318 ton, tonaż zaś statków załadowanych na wejściu sięgał tylko 134- 741 tonn r. n. Prócz tego 16 statków o łącznej ładowności 4 863 t. zawinęły do Gdańska jako do portu ukrycia, to tłumaczy się wyjątkową burzliwością ubiegłego miesiąca.

Pod względem narodowości statków na wejściu pierwsze miejsca zajęły statki niemieckie (101 908 t.), szwedzkie (84 627 t.), duńskie (55 872 t.), angielskie (36 047 t.), norweskie (18 650 t.), łotewskie (17 273 t.), polskie (9 041 t.), gdańskie (7 535 -t.),

Dalsze miejsca zajęły statki francuskie, fińskie, holenderskie, estońskie, belgijskie, oraz po jednym statku sowieckim, litewskim i austrjackim. Udział statków polskich w ruchu się nie zwiększa, gdyż statki Żeglugi Polskiej ładują przeważnie w Gdyni, holowniki morskie Żeglugi Wisła - Bałtyk zaś mają po zero ton ładowności, czyli nie zwiększają liczby polskiego tonażu.

Pasażerów odjechało morzem 6 199, przyjechało morzem 846.



Ruch statków T-wa Wisła - Bałtyk w Tczewie. Lichtugi Wacek i Wojtek wyładowują w Gdańsku 1 300 ton żelastwa, które przywiozły z Rotterdamu. — Holownik Orkan z lichtugami Felek i Franek z ładunkiem 1 300 ton węgla jest w drodze z Tczewa do Sztokholmu. — Hol. Rybak z lichtugami Edek i Stefek ładuje rudę w Köping (Szwecja) z przeznaczeniem do Gdańska. — Hol. Tyran z lichtugami Benek i zafracht. D. W. 701 jest w drodze z Kjöge (Danja) do Tczewa. — Hol. zafracht. Gladiator holuje lichtugi Bartek i Bronek z Kopenhagi do Tczewa. — Hol. Sambor prowadzi lichtugi Janek i Antek z Malmoe i Simrishamn (Szwecja) do Tczewa. — Holownik Górnik z lichtugami Alek i Bolek są w drodze z Tczewa do Karlstad (nad jeziorem Wenern w Szwecji) z 1 300 ton węgla. — Lichtuga Jurek pozostaje w Gdańsku.

RYBACTWO MORSKIE.

O rybołóstwie morskiem w r. 1926.

(Dane urzędowe).

Polskie rybołóstwo morskie w roku 1925 i 1926 w wynikach połowu poszczególnych gatunków ryb przedstawia się, jak następuje:

	1925	1926
łosoś	32 668 kg.	97 406 kg.
płastugi	416 777 kg.	629 355 kg.
węgorze	65 868 kg.	73 525 kg.
pomuchle	111 085 kg.	119 850 kg.
szczupaki	12 311 kg.	13 175 kg.
okonie	6 369 kg.	6 865 kg.
kurhany	928 kg.	695 kg.
szproty	382 710 kg.	182 770 kg.
śledzie	423 890 kg.	637 550 kg.
sieja	3 565 kg.	1 910 kg.
makrele	1 242 kg.	1 260 kg.
kwapy	20 847 kg.	37 210 kg.
płotki	18 696 kg.	10 636 kg.

czyli razem w r. 1025 = 1 496 949 kg. w r. 1926 — 1 812 206 kg. ryb przy ogólnej wartości w 1925 r. —1 066 044 zł, w 1926 r. 1 795 423 zł. Liczba polskich rybaków morskich w 1926 r. wynosiła 1 201 osób. Posiadali oni w 1926 r. 797 łodzi, w tem mot. 82 (o ogólnym tonażu 2 460 a. b. m.). Przeciętny dochód rybaka w 1926 r. wynosił w Helu 4 433 zł, w Gdyni, Oksywskich Piaskach, Oksywii, Orłowie i Kolibkach — 2 751 zł, w Gdyni, Oksywskich Piaskach, pach i Wielkiej Wsi 1 002 zł. w Chłapowie, Tupadłach, Ostrowiu, Karwi, Dąbku, Swarzewie, Gnieżdzewie, Pucku, Osłoninie, Mrzezinie, Becе, Rewie, Mechelinkach i Obłużu 827 zł.

Rybołóstwo morskie w marcu 1927 roku.

(Dane urzędowe).

W marcu 1927 r. złowiono na polskiem wybrzeżu morskiem około 111 374 kg. ryb ogólnej wartości 205 153 zł, w szczególności szprotów 27 485 kg. (1 kg. = 0,50 zł), flader 21 015 kg. (1 kg. = 1 zł), rombus-skarpia 502 kg. (1 kg. = 1,40 zł), śledzi 3 195 kg. (1 kg. = 1 zł), łososi 29 016 kg. (1 kg. = 3,50 zł), mielnicy i troci 16 211 kg. (1 kg. = 2,50 zł), węgorzy 2 935 kg. (1 kg. = 2,50 zł), pomuchli 3 215 kg. (1 kg. = 1 zł), brzan-sieji 345 kg. (1 kg. = 2,40 zł), makreli — kg. (1 kg. = — zł), szczupaków 2 845 kg. (1 kg. = 2,60 zł), kwap. 545 kg. (1 kg. = 1,40 zł), okoni 970 kg. (1 kg. = 2 zł), płotek 2 590 kg. (1 kg. = 1 zł), kurhany 505 kg. (1 kg. = 0,10 zł).

Poławiano z dobrym wynikiem łososie. Ryba ta zbliżyła się w początku marca do brzegów i w związku z tem zaczęto używać przy połowach pławnic i niewodów przybrzeżnych. Najlepsze połowy łososi były na początku i w końcu marca. W niewodach łososia było niewiele, więcej w pławnicach. W dniu 31 marca jeden kuter z 91 pławnic miał za noc 71 sztuk łososia ogólnej wagi 568 kg. Wobec dość dobrych połowów cena łososia spadła, i nawet niekiedy drobne okazy (mielnica) uzyskiwały nieco wyższą cenę, niżeli sztuki większe.

Należy zaznaczyć ukazanie się ponowne szprotów w dniu 15 marca około cypla półwyspu Helskiego. Połowy nie były zbyt obfite i nie przekraczały 1—1,50 tys. kg. na kuter. Śledzi łowiono bardzo niewiele i nieco lepiej w okolicy Gdyni, niżeli koło Helu.

Niektóre kutry z Helu wyjeżdżały na połów płastug na mieliznę Słupska. Wróciły z dość dobra zdobycza po 600 —800 kg. na kuter i dzień pracy.

Wędzarni było czynnych 22; pracowały one po 10—15 dni miesięcznie, przerabiając nie tylko miejscową rybę, ale również i śledzie, sprowadzone do Gdańska ze Szwecji. Ogółem przerobiono w wędzarniach do 35 000 kg. ryby.

Rybołóstwo morskie w marcu 1927 roku. Na połów wyjeżdżało 1097 rybaków na 70 kutrach motorowych i 188 łodziach żaglowych. Łowiono ryby sieciami zastawnemi, pławnicami, haczykami i niewodami przybrzeżnemi.

Zdobycz w tys. kg. wyniosła (liczby zaokrąglone) szproty 27, płastugi (fladry) 21, śledzie 3, łososie i mielnice 45, węgorze 2, watłusze (pomuchle) 33 i inne gatunki 6 z czego przeszło 3 przypada na płotki, złowione w zatoce Puckiej. Razem połów w marcu wynosił 111 374 kg., o wartości 205.153 zł.

Rybołóstwo w kwietniu. W ciągu całego prawie miesiąca panowały tak gwałtowne wiatry i burze, że wyjazd rybaków na morze był uniemożliwony. Zaledwie przez kilka dni uprawiano rybołóstwo, głównie w końcu miesiąca. Prawie wyłącznie poławiano łososie pławnicami. Wyniki niekiedy były bardzo dobre. Niektóre kutry motorowe zdobywały w ciągu nocy od 10 do 90 sztuk łososi o wadze od 3 do 10—15 i więcej kg. sztuka. W niewodach przybrzeżnych łososi nie było, więc cały zysk z połowów kwietniowych przypada wyłącznie na nielicznych rybaków, posiadających kutry motorowe. Połów innych ryb był nieznaczny.

— Od 15 kwietnia obowiązuje czas ochronny dla tarlisk w zatoce Puckiej. Wskutek ciężkiego położenia rybaków p. Wojewoda Pomorski uwzględnił ich prośbę i zezwolił na połów ryby narzędziami zastawnemi w tarlisku, znajdującym się między Chałupami a Kuźnicą, do dnia 15 maja.

Dość trudne położenie rybaków zmusza ich do zwracania się o pomoc rządową. Pożyczki na podtrzymanie gospodarstw rybackich wydaje Morski Urząd Rybacki z funduszu Państwowego Banku Rolnego.

Kronika rybactwa pełnego morza.

Z. S. R. R.

Murmańsk jako port rybacki. Jak wiadomo, na oceanie Lodowatym rybactwo rosyjskie w ostatnich dwudziestu latach cofnęło się w połowach swych na korzyść Norwegów. Tłumaczy się to zastosowaniem motorowych statków i lepszych narzędzi ze strony tych ostatnich. Obecnie również angielskie i niemieckie parowce rybołówcze bardzo skutecznie pracują przy murmańskim brzegu. Północno-rosyjski związek rybacki planuje rozbudowę Murmańska jako portu rybackiego.

Rybołóstwo pełnego morza.

Niemieckie rybołóstwo pełnego morza w roku 1926.

Na wodach północnej Europy rybołóstwo pełnego morza uprawiane jest: 1) na morzu Północnem, 2) przy brzegach Islandji i Norwegji. W rybołóstwie tem głośny udział biorą Anglicy, Norwegowie, Francuzi, Holendrzy i Niemcy. O niemieckie porty oparte jest również rybołóstwo włoskie świeżej daty. Warunki rybołóstwa niemieckiego w roku 1926 były wyjątkowo korzystne. Mimo nieznacznego zapotrzebowania na rybę w Niemczech, flota statków rybackich pełnego morza była zatrudniona przez cały rok. Obfite połowy śledzi w drugiej połowie lata, w szczególności na położonej w północnej części morza Północnego ławicy Fladengrund zbiegły się z największym rozwojem węglowego strejku w Anglji, który prawie unieruchomił flotę rybacką angielską. Parowce rybackie niemieckie, którym udawało się w tym czasie wyładować swój połów w Anglji, zarabiały w jednej podróży p 2500 Ł.

Jednocześnie w Niemczech usilnie walczono o zwiększenie spożycia ryby morskiej. Na wzór niemieckiego handlu smażoną rybą (specjalnym sposobem), t. zw. fried fish shops powstało w ostatnich 2-ch latach do 200 restauracyj i sklepów wyłącznie do konsumcji i sprzedaży przygotowanej na nowy sposób ryby. Z tych placówek konsumpcji 24 znajduje się w Berlinie, 20 w Frankfurcie nad Menem, 12 w Hamburgu, reszta w 80 innych miastach. Zapoczątkował propagandę tej konsumpcji w Niemczech przywódca handlu smarzoną rybą w Anglji W. Loftas (Manchester), który podróżował w roku 1924 w Niemczech i miał na temat tej konsumpcji wykłady w Hamburgu Cuxhaven Bremenhaver i Berlinie.

Spożycie ryby, przygotowanej tym sposobem zapewnia wprowadzenie produktu nadzwyczaj smacznego, sycącego i pożytecznego dla organizmu. Ten sposób pozwala zwiększyć wogóle spożycie ryby na głowę w danym kraju. Jednocześnie poczyniono w Niemczech korzystne doświadczenie z fabrykacją suszonego i solonego sztokfisza (klippfisza) na świeżem powietrzu. Dotąd Niemcy w ujściach Łaby i Wezery fabrykowali wyłącznie klippfisze gorszego gatunku, co polegało na suszeniu sztucznem. Zwrócono uwagę na to, że w Islandji suszenie klippfisza odbywa się w klimacie o wiele wilgotniejszym, więc co tam się udaje — winno się też udać przy ujściu Łaby. Poczynione próby dały jaknajlepsze wyniki i obecnie zaraz po połowie dorszy zostają one na wzór Islandczyków rozcinane, solone i suszone na powietrzu. Ogólnie jednak nowy sposób suszenia jeszcze się nie zaszczepił.

Jeszcze w jednym zakresie próbowano skutecznie nowych dróg. Zwrócono się mianowicie do produkcji solonego śledzia z ciągnionych dennych sieci (Trawl Heringe) nie poprzestając na soleniu śledzi z pławnych sieci. Ten ostatni śledź solony na lugrze zaraz po połowie zawsze będzie lepszy od śledzia z ciągnionej sieci. Jednakże śledź trałowany w stanie solonym pozwoli jeszcze znacznie zwiększyć konsumpcję ryby. Jak dotąd śledź trałowany był używany tylko w stanie świeżym, wędzonym i marynowanym (w Niemczech). Tymczasem lugry niemieckie dają tylko 150.000 beczek solonych śledzi z sieci pławnych, zapotrzebowanie zaś Niemiec na śledzie solone wynosi rocznie 1 i pół milj. beczek. Przy powyższych liczbach wypada zwrócić uwagę, że Niemcy pośredniczą również w znacznej mierze w dostawie śledzi do krajów sąsiednich, w pierwszym rzędzie do Czechosłowacji i do Polski. Sądzić należy, że Polska, dbając należycie o swój handel importowy rybami i szukając dróg ku stworzeniu własnych połowów pełnego morza jak to uczynili Włosi, może pokryć chociaż część swego zapotrzebowania, a w przyszłości szukać możliwości również zaopatrywania sąsiadów — Czechosłowacji, Węgier i Rumunji.

Przykład Niemiec, które już się w znacznej mierze uniezależniły od importu angielskiego i holenderskiego, wskazuje, że idąc podobną drogą możemy sami uniezależnić się od ich pośrednictwa.

Połowy w roku 1926 w stosunku do roku 1925 były znacznie większe. Tak połów samych śledzi w sezonie 3-miesięcznym (lipiec—październik) wynosił w roku 1926 81,5 mil. Ł, w roku 1925 51,7 mil. Ł. Jak sądzą koła kierownicze rybactwa niemieckiego znajduje się ono w przededniu okresu bardzo pomyślnego rozwoju.

Propaganda spożycia ryby zagranicą.

Dziś powszechnem już jest przekonanie, że niezbędny pod każdym względem rozwój rybactwa morskiego może być popierany nie w drodze zwiększania połowów, lecz przedewszystkiem na drodze zwiększania zapotrzebowania na ryby morskie. Cena rynkowa na ryby morskie jest niska, a mimo to szerokie warstwy ludności nie korzystają z tego cennego produktu, pozwalając na jeszcze dalsze obniżanie cen, które również szkodzi rybactwu wewnętrznemu i rujnuje rybactwo morskie. Propaganda większego spożycia ryby idzie zagranicą przez związki, przez prasę, przez szkołę, przez koła społeczne uświadomiono w tym kierunku. We Francji Instytut Oceanograficzny ustanowił szereg nagród za wypracowanie o środkach ku zwiększeniu spożycia ryb morskich we Francji. Wyznaczono 3 główne nagrody pieniężne i szereg medalów. W Niemczech specjalne pismo rybackie szeroko i żywo omawia bierność społeczeństwa i środki zachęcające do większego spożycia ryby.

W pewnym artykule fachowego pisma autor opisuje wypadek mu znany z handlu rybą. Do sklepu rybnego przychodzi panusia, w glansowanych rękawiczkach ze srebrną torebką, z chęcią nabycia do swojej kotki (naturalnie!) rybiej głowy. Handlarz rybami pokazuje jej szereg głów rybich. Nareszcie wybrano bardzo piękną głowę: miała ona kosztować aż 5 fenigów, lecz gdy interesantka dowiedziała się, że głowa nie może być dostarczona bezpłatnie do domu, zrezygnowała z kupna i opuściła skład. Autor spostrzega, że gdybyśmy taksamo cenili rybę jak mięsożerne koty, tobyśmy cieszyli się tak samo dobrem zdrowiem jak one, a jednocześnie nie lekceważylibyśmy sobie rybactwo i handlu rybą, jak to ma miejsce w większości krajów.

Sprawy prawniczo-morskie.

O dokumencie „Receipt" (okrętowem potwierdzeniu odbioru).

Przy zakończeniu ładowania na statek morski towaru często zamiast konosamentu wystawia się prowizoryczne pokwitowanie, zwane z angielskiego „Receipt" (wymawia się resiipt), co oznacza dosłownie „odbiór". Co do znaczenia tego dokumentu zachodzą poważne różnice jak w poszczególnych krajach, tak też w interpretacji prawniczej. — Anglicy używają wyrazu mates' receipt, Francuzi „recu provisoire", w krajach hiszpańskiego języka nazywa się on „recibo provisional". Niemieckie znaczenie świadczy, iż towar został przyjęty przez okręt. Inne znaczenia podkreślają prowizoryczny charakter dokumentu. W niemieckiej praktyce (Hamburg) rozróżniają Bordreceipt i Kaireceipt, czyli pokwitowanie odbioru towaru na pokład (bord), lub na wybrzeże (kai). Te znaczenia odpowiadają angielskim i nawet międzynarodowym Shipped-Konnossement i Received-Konnossement. Pierwszy wzór konosamentu oznacza konosament załadowania, drugi zaś konosament odbioru. Przy żegludze linjowej rozpowszechnił się bardzo konosament odbioru (Received-Konnossement) jako ogólniejszy, gdyż każdy towar, przyjęty na pokład jest tem samem odebrany przez linję, lecz odebrany nie znaczy jeszcze załadowany na pokład. Statek jeszcze nie zawinął do portu, a konosament w odpowiedniej ilości egzemplarzy już jest wystawiony przez zarząd prywatnego nadbrzeża, jakie zazwyczaj posiadają stałe linje okrętowe.

Niemieckie Bord-receipt i Kai-receipt są coprawda wzorowane na konosamentach załadowania i odbioru, jednak są tylko rodzajem prowizorycznego pokwitowania czyli mates' receiptu. Te dwa typy pokwitowań, więcej rozwinięte, niż pokwitowania prowizoryczne w innych krajach tłumaczą się z częstego dążenia do ukrycia pochodzenia towaru z Niemiec. Dla ukrycia pochodzenia towaru wystawia się np. w Hamburgu tylko receipt, który następnie np. w Londynie zamienia się na konosament, wystawiony w Londynie. Na tego rodzaju

receipcie, który zastępuje konosament w części podróży znajduje się uwaga: „for Bs Lading which will only be delivered to the holder of this receipt, apply to Messrs. N. N., London" (po konosamenty, które mają być wydane wyłącznie okazicielowi tego receiptu zwrócić się do Panów N. N. w Londynie).

Posługiwanie się szersze pomocą receiptu jak w wypadkach odbycia części podróży bez konosamentu, tak też wogóle przy zamianie receiptu na konosament, prowadzi do wielu kwestyj spornych. Pamiętać należy, że receipt jest dokumentem prowizorycznym, operowanie nim w nieznacznej mierze jest ujęte w granice prawne. Poszczególne linje żeglugowe nie przydają znaczenia nawet temu, w czyich rękach znajdują się prowizoryczne pokwitowanie, wystawiając konosament tylko temu, na czyje imię towar jest u nich zaksięgowany. Pod tym względem należy się w każdym poszczególnym wypadku znać miejscowe zwyczaje, względnie zwrócić uwagę na to, jak traktuje swe receipty dana linja, gdyż poza sądem pierwszeństwo interpretacji należy w tym wypadku do statku. Co innego z konosamentem, dokumentem przechodnim, co do którego postępowanie prawne jest zazwyczaj wyrobione, a którego treść dzięki temu ma nawet pierwszeństwo w wypadkach jej rozbieżności z treścią umowy frachtowej.

Rynek frachtowy.

Na rynku frachtowym daje się zauważyć z wyjątkiem frachtów węglowych, lekka tendencja zwyżkowa, na węglu, natomiast niema żadnych zmian. Par. Poznań został zafrachtowany na ładunek 2700 ton węgla Gdynia lub Gdańsk—Odense po 5/6 od tony, przybliżona data ładowania 5-15 czerwca. Frachty drzewne podnoszą się powoli w związku z rozszerzeniem wiosennem przewozów drzewnych na porty wschodnie i północne Bałtyku. Założony niedawno w Gdańsku kartel eksporterów gdańskich drzewa stara się zapewnić swym członkom niższe stawki frachtowe. Płacono ostatnio za standard tartego materjału na wschodni brzeg Anglji 34 szylingi. W ostatnim czasie odeszły dwa większe statki z melasą do Filadelfji i Nowego Jorku. Melasa szła do Ameryki z frachtem 18 s. za tonnę.

Curiosa.

Oryginalne imiona niemieckie. Danziger Zeitung z dnia 7 bm. notuje przyjazd z Malmoe morskich lichtug niemieckich „Bronik" i „Bartik". Chodziło, oczywiście o lichtugi polskie Bronek i Bartek.

Wiadomości handlowe.

Polskie zwyczaje handlowo-portowe.

Wydział polski międzynarodowej Izby Handlowej wypracował terminy handlowo-portowe i morsko-spedycyjne zgodnie ze zwyczajami, które się bądź utarły, bądź się ucierają w handlu polskim. Podajemy niżej komentarz do nomenklatury, spedycyjnej i portowej, w znacznej mierze będącej miedzynarodową, lecz w przystosowaniu do naszej zwyczajowości handlowej, tak jak się utarła w handlu morskim.

F. O. B. (wymienia się port).

W Polsce wyraz ten ma znaczenie następujące:

A. Sprzedający musi:

1. Ubezpieczyć przewóz towaru aż do wymienionego portu. Uwaga: należy jednak uwzględnić również zwyczaje portu załadowania.

2. Zapewnić wyładowanie towaru i podnieść przy tem wszystkie koszta. Uwaga: O ile rozchodzi się przy tem o opłaty podnoszone w porcie przy przybyciu towarów nadchodzących drogą z kraju:

a) załadowanie towaru na statek odbywa się na koszt nadawcy.

b) opłaty portowe pokrywa sprzedawca;

c) wszystkie inne opłaty, które jeszcze należy pokryć, obciążają statek;

d) opłaty wywozowe i inne analogiczne opłaty obciążają statek.

3. Dostarczyć ważne dowody i dokumenty frachtowe.

4. Odpowiadać za straty i uszkodzenia aż do wyładowania towaru.

B. Kupujący musi:

1. Nająć statek, względnie zapewnić wolne pomieszczenie dla towaru na statku.

2. Zawiadomić sprzedającego o terminie w którym dany statek lub dana ładownia statku będzie do dyspozycji, ażeby sprzedawca mógł załadować w przewidzianym w umowie czasie.

3. Pokryć szkody i straty, które nastąpią, już po wyładowaniu towaru.

4. Płacić po przedłożeniu dokumentów (konosamentu i listu przewozowego), o ile inne zastrzeżenia nie były poczynione.

C. Zobowiązania wtórne:

1. Sprzedawca może się zastrzec, że towar zostanie wydany nabywcy dopiero po dokonanej zapłacie, lub po przedłożeniu uwierzytelnionego zaświadczenia, że zapłata już została uskuteczniona.

Uwaga: Według prawa polskiego sprzedaż jest uważana za dokonaną, o ile zaszła zgoda co do przedmiotu i ceny, chociażby przedmiot nie został jeszcze wydany, a zapłata jeszcze nie została dokonana. Co do praw sprzedawcy uwzględniają się postanowienia kraju pochodzenia.

2. Sprzedawca ma prawo unieważnić transakcję o ile nabywca wzbrania się płacić, lub jeśli zapłata miałaby ulec zwłoce.

Uwaga: Według zwyczajów polskich należy jednak zawiadomić o tem nabywcę i dać mu termin zapłaty.

3. Sprzedawca jest uprawniony zakazać wydania towaru nabywcy, o ile ogłoszony został konkurs lub jeśli nabywca ogłosił niewypłacalność (arret in transitu), a nawet żądać odszkodowania za spodziewane i nieotrzymane zyski, o ile nabywca nie dostarczył już zapłaty, lub wystarczających gwarancyj.

(C. d. n.).

RUCH PORTOWY

Gdynia.

Na wejściu.

27 kwietnia: niem. par. Franz Fischer 349 t. z Gdańska próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. Prestonic 1384 t. z Göteborga próżny (Pol. Ag. Morska).

28 kwietnia: duń. par. Hans Broge 1253 t. z Gdańska próżny (Reinhold).

29 kwietnia: szw. par. Sölve 260 t. z Królewca próżny (Pol. Ag. Morska), niem. par. Ernst 340 t. z Kopenhagi próżny (Pol. Ag. Morska). polski par. Kraków 1122 t. z Norrköpingu próżny (Żegl. Polska), szw. żagl. z mot. Vendia 88 t. z Gdańska próżny (Bergenske).

1 maja: niem. par. Kressmann 249 t. z Assensu próżny (Pol. Ag. Morska).

4 maja: franc. par. Pologne 1841 t. z Le Hevre z 21 pasażerami i 3 t. bag. (Co Gen. Transatl.).

Na wyjściu.

27 kwietnia: polski par Wilno 1122 t. do Norrköpingu z węglem (Żegl. Polska).

28 kwietnia: szw. par. Galia 1104 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. par. Franz Fischer 349 t. do Fredericji z węglem (Pol. Ag. Morska).

29 kwietnia: łot. par. Kaupo 1458 t. do Odense z węglem (Pol. Ag. Morska).

30 kwietnia: szw. par. Prestonic 1384 t. do Gefle z węglem (Polska Ag. Morska), szw. żagl. z mot. Vendia 88 t. do Norrköpingu z węglem (Bergenske).

4 maja: niem. par. Ernst 340 t. do Kalundborga z węglem (Pol. Ag. Morska), franc. par. Pologne 1841 t. do Kłajpedy próżny (Co Gen. Transatl.).

Gdańsk

Na wejściu:

1 maja: niem. par. Annliese 412 t. z Lubeki ze zbożem (Lenczat), niem. par. Sensal 309 t. z Królewca próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), norw. par. Bomma 461 t. ze Skien ze zbożem i tworem (Bergenske). niem. par. Masuren 300 t. z Wismaru ze zbożem (Reinhold), szw. par. Eriksborg 832 t. z. Helsingborga próżny (Bergenske), szw. par. Gusten 354 t. z Falkenbergu próżny (Prowe), duń. par. Flynederborg 858 t. z Korsöru próżny (Bergenske), norw. par. Noreg z Gandawy próżny (Bergenske), duń. par. Ellensborg 729 t. z Kjöge próżny (Bergenske), niem. par. Olympia 794 t. z Rotterdamu z towarem (Nordd. Lloyd), niem. mot. Preussen 1002 t. ze Świnoujścia z pasażerami (Nordd. Lloyd), ang. par. Tassa 2172 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), duń. par. Taarnholm 839 t. z Fredrikshavnu próżny (Reinhold), łot par. Florentine 1031 t. z Królewca próżny (Bergenske), polski hol. Sambor z Kopenhagi próżny (Wisła-Bałtyk), szw. par. Iris 232 t. z Göteborga z towarem (Reinhold), gdański par. Etzel 593 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sie), niem. par. Marianne 472 t. z Köige próżny (Prove), duń. żagl. z mot. Albatros 102 t. ze Stolpmünde z żytem (Ganswindt), szw. par. Themis 383 t. z Malmö z towarem (Bergenske), gdański par. Prosper 410 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Danzig 575 t. z Tallinu próżny (Lenczat), szw. par. Erik 123 t. z Karlshamnu z kamieniami (Behnke i Sieg), duń. par. Borghild 431 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K.), niem. par. Anni Aherens 554 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg), duń. par. Niord

283 t. z Kopenhagi z towarem (Ganswind), niem. p par. Naval 310 t. z Rotterdamu z żelazem (Shipco).

Na wyjściu:

1 maja: duń. par. Victoria 1160 t. do Korsöru z węglem (Reinhold), gdański par. Balticum 364 t. do Simrishamnu z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Vardefjell 485 t. do Karlstadu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Dagmar 113 t. do Sztokholmu z cementem (Ganswindt), szw. par. Garm 606 t. do Husum z węglem (Bergenske), niem. mot. Preussen 1002 t. do Piławy z pasażerami (Nordd. Lloyd), szw. żagl. z mot. Alf 11 t. do Sztokholmu z cementem (Ganswindt), niem. par. Doris 324 t. do Królewca próżny (Prowe), niem. par. Sedina 583 t. do Mantyluoto z cementem (Reinhold), szw. par. Juno 620 t. do Limhamnu z węglem (Skand. Lev. L.), fiński par. Navigator 2274 t. do Santos z towarem (Bergenske), norw. par. Thekla do Blyth próżny (Reinhold), szw. żagl. Ebet 114 t. do Landskrony z węglem (Bergenske), szw. żagl. Astrid 63 t. do Oskarshamnu z drzewem (Bergenske), austr. mot. Hai 27 t. do Helsingforsu ze spirytusem (Bertram), szw. par. Noruna 1062 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), duń. żagl. z mot. Virginia 564 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand. Two. Tr.).

Na wejściu:

2 maja: duń. par. Axetl 581 t. z Kopenhagi próżny (Shaw, Lowell), szw. par. Egon 291 t. z Malmö z towarem (Reinhold), szw. par. Bris 1139 t. ze Szczecina próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), duń. par. Wwe Th. Malling 1125 t. z Aarhus próżny (Reinhold), szw. mot. Fringilla 226 t. z Sztokholmu próżny (Shipco), duń. par. Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Artus), szw. par. Iris 169 t z Rygi z towarem (Reinhold, kan. port, niem. żagl. Rammer II 86 t. z Kłajpedy próżny (Voigt, kan. port.), szw. par. Oceanic 1302 t. z Gefle próżny (Reinhold), szw. par. Ribbersborg 723 t. z Sölvesborga próżny Polsko-Skand. Two Tr.), niem. par. Edmund ugo Stinnes IV. 1256 t. z Murmańska ze zbożem (Artus, kan port.), niem. mot. Preussen 1002 t. z Piławy z pasażerami (Nord. Lloyd, kan. port.), franc. par. Seine 813 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), duń. żagl. z mot. Margit jako do portu ukrycia z żelazem (Wolff), niem. żagl. z mot. Jade 268 t. z Neustadt z pszenicą (Prowe).

Na wyjściu:

2 maja: niem. żagl. z mot. Frida 62 t .do Massnedsundu z towarem (Ganswindt), szw. par. Bodia 1075 t. do Gdyni próżny (Polsko-Skand. Two. Tr.), niem. par. Tip 765 t. do Rouen z węglem (Morry), szw par. Heros 652 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), polski par. Katowice 1107 t. do Horsensu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Altenwerder 335 t. do Wyborga próżny Artus), niem. mot. Preussen 1002 t. do Świnoujścia z pasażerami (Nordd. Lloyd), polski hol. Sambor 14 t. do Malmö próżny (Wisła-Bałtyk), duń. mot. Maagen 98 t. do Kłajpedy z towarem (Ganswindt), niem. par. Maggie 175 t. do Kilonji z drzewem (Prowe), duń. żagl. z mot. Margite do Bandholmu z żelazem (Wolff), niem. par. Wiborg 350 t. do Rygi z towarem (Lenczat), norw. par. Skagatind do Birkenhead z drzewem (Behnke i Sieg), norw. par. Altstad 1867 t. do Szczecina próżny (Artus), szw. par. Ellen 948 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), łot. par. Gauja 895 t. do Rygi z węglem (Bergenske).

Na wejściu:

3 maja: niem. par. Bonus 519 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), szw. żagl. z mot. Carina 276 t. z Gdyni próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. par. Herbert 183 t. z Hamburga z towarem (Prowe), norw. par. Havborg z Manchestru próżny (Bergenske), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami i towarem)Un. Baltic. Corp.), polski hol. Górnik z Sztokholmu próżny (Wisła-Bałtyk).

3 maja: amer. jacht Happy Days (Milchpeter), norw. par. Songal z Huelvy z sprytem (Danz. Schiff. K., Legan), szw. par. Mollösund 135 t z Sztokholmu z towarem (Thor Hals, Schellenmühl), niem. par. Viktor 469 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), gdański par. Pregel 196 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. mot. Dianes III 280 t. z Karlstadu z żelastwem (Behnke i Sieg, kan. port), duń. par. Köbenhavn 886 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. żagl. z mot. Dronning Margarete z Kopenhagi z żelastwem (Danz. Schiff. K.), ang. par. Orlando z Hull z pasażerami i towarem (Ellermann Wilson), duń. żagl. z mot. Minde ze Słupska z żytem (Beracht.-Ges.), szw. par. Anne Mari z Gandawy z fosfatami (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

3 maja: szw. par. Bengt 289 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg).

3 maja: est. żagl. Gemming 177 t. do Karlskrony z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Marta 356 t. do Raumo próżny (Reinhild), niem. par. Grete Larssen 294 t. do Kopenhagi, z węglem (Prow), szw. par. Hernodia 732 t. do Karlskrony z towarem (Polsko-Skand. Two Tr.), niem. par. Leda 347 t do Bremy z towarem (Wolff), niem. par. Helmut 404 t. do Lipawy z towarem (Prowe), duń. par. Estonia 3820 t. Nowego Jorku z pasażerami (Un. Baltic Corp.). niem. żagl. z mot. Dora 89 t. do Kłajpedy z cementem (Artus,) łot. par. Balva do Rygi z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Eduard do Antwerpji z drzewem (Danz. Schiff. Kont.), ang. par. Baltara z pasażerami i towarem do Lipawy (United Balt. Corp), szwedzki mot. Fringilla do Sztokholmu z cukrem (Shipco), szwedzki par. Egon do Helsingforsu z twoarem (Reinhold), szw. mot. Natalia do Sztokholmu z węglem (Thor Hals), ang. par. Jacobus do Londynu z drzewem (Shaw, Lowell & Son).

Na wejściu.

4 maja: niem. par. Kurland ze Szczecina próżny (Lenczat i Co.), duński par. Vera z Kopenhagi próżny (Reinhold), niemiecki par. Fritz Schopp z Rotterdamu z węglem (Artus), szwedzki par. Oresundu z Helsingborga próżny (Polsko-Skandyn.).

4 maja: holend. par. Theseus 745 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, spichrz Baltic), niem. par. Dora Ahrens 529 t z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, kolej nadwiśl.), szw. par. Ragnar 430 t. z Malmö próżny (Artus, Westerpl.), szw. par. Karin 822 t. z Raa próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Ariadne 373 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan. port.), szw. hol. Birger z licht. cyst. Schell X, 296 t. z Limhamnu próżny (Thor Hals, Schellmühl), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), niem. par. Hildegard 770 t. ze Szczecina próżny(Reinhold), duń. par. Dania 1390 t. z Norresundby próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), franc. par. Oise 1264 t. z Rouen próżny (Marry), niem. par. Phöbus 362 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff).

Na wyjściu.

4 maja: amer. yacht parowy Happy Days do Kilonji próżny (Danz. Schiff. K.), szw. żagl. Genius do Gefle z cementem (Bergenske), duń. żagl. Gudmund do Hasle z węglem (Ganswindt).

4 maja: niem. hol. Hans Otto Schupp z licht. Unterweser XVII 709 t. i Henny 254 t. do Trangsundu z węglem (Reinhold), szw. żagl. Lucy 116 t. do Ystadu z węglem (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Margit 38 t. do Bantholmu z żelazem (Wolff), norw. par. Vesta 789 t. do Göteborga z węglem (Bergenske), łot. parow. Tangars 1746 t. do Rygi z węglem (Voigt), niem. par. Sven Larssen 292 t. do Antwerpji z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Leonhard 429 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), łot. par. Abava 364 t. do Helsingforsu z węglem (Bergenske), szw. par. Erik 123 t. do Karlskrony próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Elsie 826 t. do Malmö z węglem (Bergenske), duń. par. Ellensborg 727 t. do Kjöge z drzewem (Bergenske). gdański par. Prosper 410 t. do Królewca z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Iris 196 t. do Göteborga z węglem (Reinhold), norw. par Bomma 461 t. do Oslo z towarem (Ganswindt), niem. par. Bavaria 553 t. do Helsingforsu próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Marianne 472 t. do Randersu z węglem (Prowe), norw. par. Dwina do Manchesteru z drzewem (Bergenske), niem. par. Alt-Heidelberg 671 t. do Rouen z węglem (Reinhold), szw. par. Carrie 739 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Ascania 404 t. do Sztokholmu z węglem (Shipco).

Na wejściu:

5 maja: szw. par. Siva z Kilonji próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), duń. par. Nordhild 575 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske), niem. par. St. Gertrud 211 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), szw par. Inga 714 t. z Aalborga próżny (Behnke i Sieg), niem. mot. Preussen 1002 t. ze Swinoujścia z pasażerami (Nordd. Lloyd), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.).

5 maja: niem. par. Siegmund 1084 t. z Kłajpedy próżny (Voigt, asen Holmu), niem. par. W. C. Frohne 189 t. z Stralsundu z żytem (Prowe, Gdańsk), niem. par. Brake 336 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, b. part ces.), holend. żagl. z mot. Stryd z Kłajpedy próżny (Voigt, Westerpl.),szw. par. Plato 451 t. z Svendborga próżny (Shipco, b. port ces.), łot. par. Herman 519 t. z Królewca próżny (Artus, Westerpl.), szw. par. Macedonia 932 t. z Szczecina próżny (Bergenske), niem. par. Kolberg 383 t. z Szczecina z towarem (Reinhold), szw. par. Aina z Rygi próżny (Reinhold).

Na wyjściu:

5 maja: duń. par. Borghild 431 t. do Kopenhagi z węglem (Danz. Schiff. K.), szw. parow. Brevik 597 t. do Göteborga z węglem (Morry), łot. par. Lodvig do Fredrikshavnu próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Gusten 354 t. do Wyborga z węglem (Prowe), niem. żagl. z mot. Emma 44 t. do Karlskrony ze spirytusem (Bergenske), niem. par. Viktor 469 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), niem. mot. Preussen 1002 t. do Piławy z pasażerami (Nordd. Lloyd), duń. par. Sousa do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Anna 714 t. do Sztokholmu z węglem (Shipco).

5 maja: niem. par. Olympia 794 t. do Tallinu z towarem (Nordd. Lloyd), niem. par. Naval 310 t. do Kilonji próżny (Shipco), ang. par. Baltara 1387 t do Londynu z pasażerami i to-

warem (Un. Baltic Corp.), szw. par. Themis 383 t. do Malmö z towarem (Bergenske), niem. par. Käthe 643 t. do Hull z drzewem (Danz. Schiff K.), szw. żagl. Hanna 111 t. do Karlshamnu z węglem (Bergenske, niem. par. Gotenhof 714 t. do Londynu z drzewem i twoarem (Reinhold), niem. par. St. Gertrud 211 t. do Lubeki z towarem (Lenczat), duń. żagl. z mot. Monde 61 t. do Svendborga ze zbożem (Befr. Ges.), gdański par. Oberpräsident Delbrück 620 t. do Odense z węglem (Reinhold), szw. hol. Birger z licht. cyst. Schell X 296 t. do Sztokholmu z naftą (Thor Hals), duń. par. Martin Goldschmidt 1253 t. do Rouen z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Hanah 271 t do Trelleborga z węglem (Behnke i Sieg).

Na wejściu:

6 maja: niem. żagl. z mot. Ulli 56 t. ze Stolpmünde z żytem (Ganswindt), szw. par. Wojtek 377 t. i Wacek 382 t. z Rotterdamu z żelastwem (Wisła-Bałtyk i Behnke i Sieg), niem. par. Eberhard 383 t. z Hamburga z towarem (B hnke i Sieg), szw. par. Kastor z Malmö próżny (Bergenske).

6 maja: holend. par. Boomberg, 1034 t. z Melili z rudą żelazną (Behnke i Sieg, wolna strefa), duński mot. Maagen, 97 t. z Kłajpedy, próżny (Ganswindt, Boltoil), niem. mot. Preussen 1002 t. z Pilawy z pasażerami (Nordd. Lloyd), niem. hol. Gladiator 22 t. z pol. licht. Bartek 373 t. i Bronek 373 t. z Malmö, próżne (Wisła-Bałtyk, Westerplatte), franc. par. Chateau Lafitte 2284 t. z Bordeaux z towarem (Worms), niem. mot. Aegir 1104 t. z Kopenhagi z samochodami (Hartwig), norw. par. Doravore 659 t. z Ymuiden próżny (Bornhold), szw. żagl. Margit 107 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske), norw. par. Lyderhorn 1439 t. z Souzy z fosfatem (Behnke i Sieg), szw. mot. cyst. Naitea 106 t. z Norrköpingu próżny (Thor Hals), niem. par. Reval 575 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), pol. hol. Sambor z licht. Janek 633 t. z Malmö próżne (Wisła-Bałtyk).

Na wyjściu:

6 maja: norw. par. Jernland 759 t. do Oslo z węglem (Behnke i Sieg), polski hol. Górnik do Karlstadu próżny (Wisła-Bałtyk).

6 maja: szw. par. Tarnoe 574 t. do Hull z drzewem (Danz. Schiff. K.), niem. żagl. z mot. Reamer II 86 t. do Sundsvallu z cementem (Voigt), niem. par. Stadt Stolp 147 t. do Horsensu z węglem (Befr. Ges.), duń. par. Bretland 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), niem. żagl. z mot. Albatros 102 t. do Fanö ze zbożem (Ganswindt), norw. żaglowiec z mot. Kaupanger, 81 t. do Kjöge z drzewem (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Greta 93 t. do Ystadu z koksem (Bergenske), norw. par. Nora 699 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Wwe Th. Malling 125 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), ang. par. Tasso 2172 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), szw. par. Eriksborg 832 t. do Gefle z węglem (Bergenske), niem. mot. Preussen 1002 t. do Swinoujścia z pasażerami (Nordd. Lloyd), franc. par. Seine 813 t. do Bordeaux z drzewem i towarem (Reinhold), łot. par. Florentine 1031 t. do Rygi z węglem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Christiane 59 t. do Kopenhagi z drzewem (Ganswindt), szw. par. Ribbersborg 723 t. do Karlshamnu z węglem (Polsko-Skand. Tow. Tr.), norw. par. Willi Margarete do Korsöru z drzewem (Artus), gdański par. Edith Bosselman 291 t. do Gravelines z drzewem (Reinhold), niem. par. Herbert 183 t. do Hamburga z towarem (Prowe), szw. par. Mollösund 135 t. do Sztokholmu z drzewem i towarem (Thor Hals), niem. par. Ariadne 373 t. do Królewca z towarem (Wolff), niem. par. Mazuren 300 t. do Bergö z węglem (Reinhold), niem. par. Kurland 262 t. do Dovru z drzewem (Lenczat), niem. par. Anneliese do Helsingforsu z drzewem i towarem (Lenczat).

Na wejściu:

7 maja: duń. żagl. z mot. Jens 121 t. z Faxö próżny (Polsko-Skand. Tow. Tr.), gdański hol. Ernst 58 t. z licht. Danzig I 579 t. i Danzig II 596 t. z Saxköpingu, próżne (Behnke i Sieg, Legan), niem. par. Ursula Fischer 1589 t. z Mellili z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Edward 734 t. z Limhamnu próżny (Behnke i Sieg).

7 maja: niem. par. Lisbeth z Hamburga z towarem (Prowe), szw. mot. Alca 290 t. próżny (Shipo), niem. par. Oder 1655 t. z Szczecina próżny (Scharenberg).

7 maja: szw. żagl. z mot. Windy 84 t. z Wisby z żelastwem (Ganswindt, kan. port.), ang. par. Stefso 1292 t. z Oderminde próżny (Bergenske, Breitenbach br.), szw. par. Falken 706 t. z Sztokholmu próżny (Artus, kan. port.), szw. par. Gallia 1103 t. z Kopenhagi próżny (Westerpl.), szw. par. Sven 191 t. z Helsingforsu z towarem (Reinhold, kolej nadwiśl.), szw. par. Hetströmmen 208 t. z Kłajpedy próżny (Polsko-Skand. Two Tr.), szw. żagl. z mot. Elsa z Göteborga z żelastwem (Ganswindt, kan. port.), szw. par. Juno 620 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), polski hol. Tyran z Kjöge próżny (Wisła-Bałtyk, Ballastkrug), holend. par. Zeester 187 t. z Rotterdamu z pszenicą (Voigt, kan. part.), szw. par. Othis 759 t. z Göteborga próżny (kan. port.), szw. por. Excelsior 841 t. próżny (Reinhold, Westerpl.), duń. par. Astrid 738 t. z Randersu próżny (Reinhold, Westerpl.), duń. par. Jortholm 848 t. z Strueru z towarem (Reinhold, wolna strefa), szw. par. Cecil 776 t. z Kilonji próżny (Shipco, Wisłoujście), duń. żagl. z mot. Fremad 55 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.).

Na wyjściu:

7 maja: niem. par. Danzig 575 t. do Korsöru z węglem (Lenczat), niem. hol. Max Tress I z lich. Max Tress VI i VII do Hau z węglem (Ganswindt), niem. par. Bonus 519 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), niem. hol. Parnass z licht. Hamfelde 677 t. i Hohenfelde 710 t. do Antwerpji z drzewem (Voigt), niem. par. Annchen Peters 246 t. do Hernösandu z węglem (Artus), niem. par. Sensal 309 t. do Fredrikssundu z węglem (Polsko-Skand. Tow. Tr.)

7 maja: szw. par. Oceania 1302 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), sow. par. Rosa Luxemburg 1983 t. do Blyth próżny (Bergenske), szw. mot. Karina 276 t. do Helsingforsu z węglem (Bergenske), holend. par. Theseus do Amsterdamu z towarem (Prowe), austr. żagl. z mot. Herbert do Królewca ze spirytusem (Bertram), gdański par. Pregel 196 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Kastor 476 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Karin, 739 t. do Sundsvallu z węglem (Artus).

7 maja: szw. par. Silva 207 t. do Malmö z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), duń. par. Niord 289 t. do Kopenhagi z towarem (Ganswindt), niem. par. Brake 336 t. do Hamburga p różny(Behnke i Sieg), gdański par. F. G. Reinhold 706 t. do Grimsby z podkładami (Reinhold), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), duń. par. Bogö 728 t. do Tynedocku z drzewem (Shaw, Lovell), duń. par. Vera 721 t. do Helsingborga z węglem (Reinhold), polski hol. Orkan do Sztokholmu próżny (Wisła-Bałtyk), duń. par. Dania 1390 t. do Norresundby z węglem (Polsko-Skand. Two Tr.), szw. par. Plato 451 t. do Karlsborga z węglem (Shipco), szw. par. Iris 532 t. do Waterfortu z drzewem (Danz. Schiff. K.), niem. mot. Aegier 1126 t. do Kopenhagi próżny Hartwig), szw. mot. cyst. Naitea 116 t. do Sztokholmu z naftą (Thor als), niem. par. Kolberg 383 t. do Kłajpedy z towarem (Reinhold), niem. par. Fritz Schupp 903 t. do Wyborga próżny (Artus), niem. par. Reval 575 t. do Tallinu z towarem (Lenczat).

Na wejściu:

8 maja: szw. par. Silvia 158 t. z Karlstadu z żelastwem, niem. par. Veronia 234 t. z Bremy z towarem (Wolff, wolna strefa), niem. żagl. z mot. Herbert 10 t. z morza ze spirytusem (Bertram), niem. mot. Preussen 1002 t. z Świnoujścia z pasażerami (Nordd. Lloyd, kan. port.), austr. żagl. z mot. Herbert ex Inga Elvira jako do portu ukrycia ze spirytusem (Bertram), franc. par. Lussac 864 t. z Królewca z towarem (Worms), niem. par. Ilse L. M. Russ z Murmańska ze zbożem (Voigt), szw. par. Aina 712 t. z Sundsvallu próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Saturn 154 t. z Flensburga z towarem (Prowe), duń. par. Knud Villemoes 860 t. z Odense ze zbożem (Voigt), niem. par. August Blume 408 t. z Aarhus próżny (Wolff), szw. hol. Holger z licht. Hallsta III 473 t. ze Swinoujścia próżne (Polsko-Skand. Tow. Tr.), niem. żagl. z mot. Regina z Kłajpedy próżny (Ganswindt).

Na wyjściu:

8 maja: niem. par. Eberhardt 338 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Hildegard 770 t. do Ekenä z węglem (Reinhold), polskie licht. Bronek 373 t. i Bartek 373 t. do Tczewa próżne (Wisła—Bałtyk), duń. żagl. Christiana 59 t. do Kopenhagi z drzewem (Ganswindt), niem. par. W. C. Frohne 189 t. do Aabenraa z węglem (Prowe), niem. mot. Preussen 1002 t. do Piławy z pasażerami (Nordd. Lloyd), duń. żagl. z mot. Elly 70 t. do Sundsvallu z cementem (Ganswindt), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), szw. żagl. Eden do Bürgenäs próżny (Bergenske), szw. par. Inga 714 t. do Halmstadu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Bris 1139 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand. Tow. Tr.)

Na wejściu:

9 maja: niem. par. Ilmenau z Hamburga z pszenicą (Behnke i Sieg), niem. par. Angeln 319 t. z Kopenhagi próżny (Lenczat), gdański par. Mottlau 430 t. z Antwerpji z pszenicą (Behnke i Sieg), norw. par. Scandia z Szczecina próżny (Bergenske), szw. par. Stino z Göteborga próżny (Bergenske), niem. hol. Richard Schupp z licht. Unterweser XIX 837 t. z Holtenau próżne (Bergenske), szw. mot. Fringilla 226 t. z Sztokholmu próżny (Shipco).

Kronika światowa żeglugi i budowy okrętów

ESTONJA.

Kupno statków w Anglji. Towarzystwo żeglugi morskiej w Tallinnie „Kain, Truuberg i Treilmann" nabyło w Anglji za 11 250 Ł. parowiec Mary Scott (2 200 ton). Parowiec będzie woził drzewo między Tallinem i Anglją. Kapitan Tiedemann w Tallinnie nabył w Anglji parowiec Hilda (1 700 ton) za 8 500 Ł.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji w kwietniu. W kwietniu 1927 zawinęło do portu Antwerpji 919 statków morskich o łącznej ładowności 1 857 358 ton, w tem 8 żaglowców o łącznej ład. 5 310 ton.

W tymże miesiącu r. 1926 cyfry te przedstawiały się następująco: 858 statków (1 715 939 t.), w tem 13 żaglowców o łącznej ład. 2 649 t. W r. b. ruch wzrósł więc o 61 statków i 141 419 ton. Średni tonaż statku wynosił w kwietniu 2 021 t.

Wśród statków na wejściu były 404 angielskie, 164 niemieckie, 79 belgijskich, 60 norweskich, 52 holenderskie, 47 francuskich, 30 duńskich, 27 szweckich, 14 amerykańskich, 9 japońskich, 6 fińskich, 5 brazylijskich, 5 włoskich i t. d.

FRANCJA.

Zastój w Marsylji i nowe nadzieje. Marsylja w czasach wojennych dużo straciła ze swego ruchu na korzyść pobliskiej Genui. Dotyczy to zwłaszcza ruchu reeksportowego, który się łączy z funkcją składowo-rozdzielczą portu. Otwarcie świeżo dokonane kanału wodnego Rove, łączącego port Marsylji z dużem jeziorem Etang de Berre ożywiło kupiectwo Marsylji nowemi nadziejami. Co prawda Etang de Berre nie jest jeszcze należycie połączony z Rodanem jak to jest w projekcie, kiedy Marsylja otrzyma wodne połączenie z siecią dróg wodnych Francji, niemniej zdobycie brzegów rozległych i głębokich jeziora Etang de Berre dla interesów industrji portowej jednak już jest dokonane. Na brzegach jeziora może powstać tani przemysł przetwórczy, obliczony jak na spożycie, tak też na reeksport uszlachetnionego towaru. Wówczas Marsylja, jak się spodziewają, ponownie prześcignie w ruchu towarów Genuę, która do niedawna była przeważnie portem ładunków masowych, a nie centrum rozdzielczem.



Podróże morskie. Sport żaglowy i motorowy.

O postój dla yachtów w Gdyni.

W poprzednim numerze pisaliśmy o Tczewie jako porcie dla yachtów podróżniczych, nadającym się już dziś znakomicie dla tego celu. Niestety nie można tego powiedzieć o Gdyni, gdzie yachty jak dotąd nie miały stałego przytułku. Wiemy dobrze, iż w trakcie budowy wielkiego portu niepodobna jest myśleć o tak drobnej rzeczy, jak przystanie dla sportowych żaglowców. Nawet flotyla kutrów rybackich nie znalazła jeszcze dobrego schronu, z wyjątkim krótkiego czasu, kiedy wytworzyło się jeziorko pomiędzy południowem molo a nowem jego nabrzeżem. Budowa portu rybackiego poza właściwym portem przerwała ten przejściowy stan rozwiązaniem pomyślnem dla flotyli rybackiej. Jeszcze w tym roku będą rybacy mieli basen i przystań własną.

Inaczej się ma z yachtami. W pierwotnym projekcie portu Gdyni przewidziany był basen dla yachtów w połowie długości całkowitej molo południowego, to znaczy za zniesioną obecnie poprzeczką równoległą do linji brzegu. W ostatnich planach już tego „portu yachtowego" nie widać. Czyżby został skasowany? Miejsce było obrane bardzo właściwe, bo wyjście było blisko i właśnie to, które jest przeznaczone dla statków handlowych. Osłona portu yachtowego od wschodu byłby falochron, od zachodu zaś niewielka wewnętrzna ścianka palowa.

Byłoby wielka szkoda dla sprawy naszego sportu morskiego, gdyby projekt portu yachtowego nie został zrealizowany.

Tak, czy inaczej, specjalny port yachtowy powstaćby mógł dopiero w roku 1928. Obecnie chodziłoby o bezpieczny postój dla 4—5 yachtów przypisanych do Y. K. P. i I. P. K. Y. Przyznać należy, że o właściwe wejście bardzo trudno. Budujący się port rybacki jest otwarty jeszcze wiatrom wschodnim i nie jest odpowiedniem miejscem dla yachtów. Stanie przy wewnętrznej stronie molo miało już opłakane skutki dla yachtu Helanji „Smyk" (I. P. K. Y.). Dziś już stanie tu jest nawet niemożliwe: pozostaje więc jedynie wewnętrzna część basenu wybagrowanego. Trudno naturalnie orzec cokolwiek w sprawie używalności budującej się części portu i najprawdopodobniej do końca bagrowania ruch małych statków prywatnych nie będzie tu w basenie wewnętrznym, dopuszczony.

Z powyższego widać, że sprawa postoju yachtów w Gdyni w roku bieżącym jeszcze nie będzie miała nawet i prowizorycznego rozwiązania. Tembardziej jest to przykre, że na ostatniem posiedzeniu rady miejskiej m. Sopotu — burmistrz jego zakomunikował zebraniu, że udało mu się wyjednać budowę jeszcze w tym roku, bez żadnych kosztów dla miasta, portu dla yachtów żaglowych. Wstrzymujemy się od uwag co do źródła tej ofiarności postronnej, zaznaczamy jednak, że i u nas więcej się powinno robić dla poparcia sportu żaglowego i motorowego na morzu. Ofiarność społeczeństwa iść powinna w parze z pomocą samorządową i rządową. Po rybactwie morskiem sport morski jest najważniejszem źródłem dla utrzymania dobrych kadr marynarki wojennej i handlowej.

Regaty Tczew-Gdynia w początku czerwca.

Pierwszy Polski Klub Yachtowy prosi kluby, zrzeszenia i poszczególne osoby interesujące się regatami żeglugowo-motorowemi Tczew—Gdynia zwracać się o bliższe wyjaśnienia pod adresem: Tczew, Pierwszy Polski Klub Yachtowy, Skrytka 44.

Żeglarstwo na wystawie sportowej we Lwowie.

Na wystawie sportowej we Lwowie, która się odbędzie od 3—16 czerwca, będą również eksponaty dotyczące żeglarstwa sportowego, na co uprzejmie zwracamy uwagę naszych czytelników.

Nowiny żeglarskie.

Semafor wiatrowy Helu. Semafor wiatrowy masztu sygnałowego poz. 54⁰ 36' N, 18⁰, 49' E około 300 metrów ku południowi od latarni morskiej Hel sygnalizuje obecnie nie siłe i kierunek wiatru w Nowym Porcie, lecz w Gdyni. Litera N sygnału wiatrowego po lewej stronie widziana od strony morza zastapiona jest litera G.

Stacje sygnałowe i ratunkowe na wybrzeżu Łotwy. Zaczynajac od południa (granica litewska) a kończac na północy (granica estońska) ostrzeżenia widoczne przed burza daja: Pappensee (Pape), Wirgin (Jürmalciems), Perkunen (Perkonen), Lipawa (Liepaja), Pavilosta (Pawłowsk), Windawa (Ventspils), Lyesrort (Oviżi), wieża Michała (Mikelbaka), wielkie Irben (Lielirbe), małe Irben (Mazirbe), Pitrags, Domesnes (Kolksrags), Gibkin (Gibka), Messaragotsem (Mersragaciems), Dźwinoujście (Daugavgriva), Ryga, Magnusholm (Mangali), Salis (Salacgriva), Ainaži (Hainasch).

Sygnały międzynarodowe podaja: Lipawa i Domesnes.

Sygnały kierunkowe podaje Dźwinoujście, gdy przy burzy NW wyjazd pilotów jest niemożliwy.

Sygnały czasu (elektryczne, świetlne) podaje Ryga.

Stacje ratunkowe: od południa ku północy — Wirgin (Nicas Jurmalciems), Lipawa, Steinort (Akmenrags), Pavilosta (Pawłowsk), Użawa (Backofen), Windawa, Lyserort (Oviži), Domesnes (Kolkasrags), Dźwinoujście i Salis.

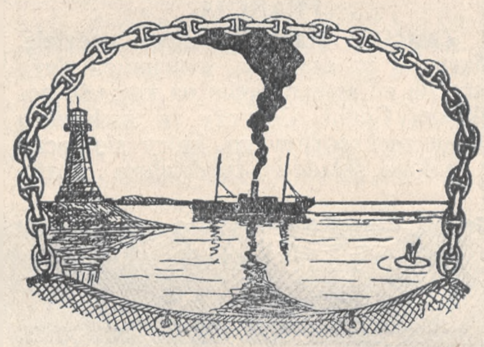
Wszystkie powyższe stacje maja łódź ratunkowa. Tylko Domesnes, jako stacja o wiekszych głebokościach przy brzegu, ma aparat racowy.

Straty w okrętach w marcu. Zwiazek asekuratorów w Liverpoolu ogłosił już statystyke strat okretowych całkowitych w marcu b. r. Zaginełło, rozbiło się lub się spaliło 13 okretów o łacznej pojemności 13 356 ton r. br. Liczby te dotycza tylko statków ponad 500 ton poj. br. Najwiecej tonażu utraciła Wielka Brytania, Francja i Japonja. W stosunku do marca 1926 r. straty były o 60 % mniejsze, w stosunku do marca 1925 roku o 65 % mniejsze.

Miedzy innemi zginał statek sowiecki Krasnoje Znamia ex Waverley, 2569 ton pojemności, armator państwowy Bałtyckie Przedsiebiorstwo Żeglugi w Leningradzie, zatonał około Honnigsvaagu w drodze z Murmańska do Hamburga.

Żegluga wewnętrzna.

Niewłaściwe porównanie z powodu osadzenia na mieliźnie pod Modlinem monitora rzecznego „Wilno". Prasa niemiecka wykorzystuje porównanie niezręczne jednej ze stołecznych gazet z wybuchem na Kaszubie. Wilno nie jest statkiem fabrykacji niemieckiej, lecz krajowej, wypadek zaszedł przy tem nie w mało wyświetlonych warunkach gdańskich. Zreszta rozmiary wypadku sa skromne i nie daja powodu dla żadnych obaw o los monitora.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, P. A. M. — Polska Agencja Morska, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold, (Pol. Sk.) — Polsko Skandynawskie Towarzyst. Transportowe.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

27 kwietnia:
pol. par. **Wilno** 1 122 do Norrkopingu.
28 kwietnia:
szw. par. Gallia 1 104 do Kopenhagi.
niem. par. Fr. Fischer 349 do Fredericji.
29 kwietnia:
łot. par. Kaupo 1 458 do Odense.
30 kwietnia:
szw. par. Prestonic 1 384 do Gefle.
szw. ż/m Vendia 88 do Norrkopingu.
4 maja:
niem. par.. Ernst 340 do Kalundborga.

Statki powyższe wywiozły łącznie 13 863 tony węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

20 kwietnia:
pol. licht. **Alek** 361 i **Bolek** 369 do Sztokholmu.
21 kwietnia:
pol. licht. **Bronek** 373 i **Bartek** 373 do Kopenhagi.
27 kwietnia:
niem. licht. D. W. 701 382 i pol. licht. **Benek** 369 do Kjoge.
28 kwietnia:
pol. licht. **Antek** 370 do Simrishamnu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 4 487 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

(27 kwietnia — 3 maja).

27-go kwietnia:
szw. par. Botte 878 do Sztokholmu,
szw. par. Oddevold 662 do Bantholmu,
niem. par. Moskau 365 do Nykopingu,
szw. par. Libra 973 do Helsingborga.
szw. par. Felicia 687 do Halmstadu,
szw. par. Maria 1 077 do Gefle.
28 kwietnia:
duń. par. Dania 1 390 do Kopenhagi,
duń.par. Vera 720 do Kopenhagi,
norw. par. Snyz 757 do Oslo,
szw. par. Robur 577 do Malmö,
łot. par. Sigulda 1 260 do Rygi,
pol. licht. **Janek** 633 do Malmö,
duń. żagl. Anna 57 do Nexö,
duń. żagl. z mot. Bonavista 67 do Nyköpingu.
norw. żagl. z mot. Grenmar 408 do Oslo,
szw. par. Gylsboda 125 do Falster,
niem. par. Susanne 242 do Oskarshamnu
duń. par. Vendia 627 do Göteborga.
29 kwietnia:
duń. żagl. z mot. Elfride 38 do Aalborga,
szw. mot. Wanja 48 do Randersu,
szw. par. Johan Sanne 781 do Sztokholmu,
duń. żagl. z mot. Emma 44 do Naxö,
szw. żagl. z mot. Dana 78 do Ahus,
duń. żagl. z mot. Fulton 80 do Saxköpingu,
szw. żagl. Beda 100 do Malmö,
niem. ż. z m. F. Fr. zu Putbus 63 do Kopenhagi,
szw. par. Aina 772 do Sundsvallu,
szw. par. Excelsior 841 do Göteborga,
szw. par. Ivar 714 do Sztokholmu,
duń. par. Nordhild 557 do Kopenhagi,
est. żagl. z mot. Willi 151 do Tallinu,
szw. żagl. z mot. Ebba 106 do Landskrony,
szw. par. Kalmarsund 9 119 do Kalmaru,
norw. par. Mars 399.
30 kwietnia:
niem. żagl. z mot. Regina 106 do Arhues,
szw. par. Lord 719 do Mäntyluoto,
szw. par. Atlanten 1 298 do Limhamnu.
1 maja:
duń. par. Victoria 1 160 do Korsöru,
gd. par. Baltikum 364 do Simrishamnu,
szw. par. Garm 606 do Husum,
szw. par. Juno 620 do Limhamnu,
szw. żagl. Ebet 114 do Landskrony,
szw. par. Noruna 1602 od Sztokholmu,
duń. żagl. z mot. Virginia 564 do Kopenhagi.
2 maja:
niem. par. Tip. 756 do Rouen,
szw. par. Heros 652 do Sztokholmu,
pol. par. **Katowice** 1 107 do Horsensu,
szw. par. Ellen 948 do Göteborga,
łot. par. Gauja 835 do Rygi,
szw. par. Leonardia 934 do Gefle.
3 maja:
szw. par. Bengt 288 do Malmö,
est. żagl. Gemming 177 do Karlskrony,
niem. par. Gr. Larssen 294 do Kopenhagi
szw. par. Hernodia 732 do Karlskrony,
łot. par. Balva 1 345 do Rygi.

Statki powyższe wywiozły łącznie 72 900 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

(27 kwietnia — 3 maja).

27 kwietnia:
niem. par. Gudrun 863 do Antwerpji,
niem. mot. H. Boonekamp 582 do Hullu,
niem. par. Arn. Köpke 430 do Gandawy,
duń. par. Skinfaxe 1 014 do Grangemouth.
28 kwietnia:
ang. par. Clement 1 444 do Kardyfu,
niem. par. H. Ferdinand 528 do Londynu
szw. par. Botne 570 do Garstonu,
duń. par. Danevirke 645 do Hullu,
niem. par. Elsfleth 275 do Portsmouth.
29 kwietnia:
duń. par. Björke 774 do Londynu,
niem. ż. z mot. Dorsch 61 do Esbjergu,
niem. żagl. z mot. Maria II do Kjöge,
duń. żagl. z mot. Spero 68 do Szczecina,
duń. par. Feddy 540 do Manchesteru,
niem. par. K Fr. Larssen 686 do Hullu,
ang. par. Wayperk 837 do Hullu,
duń. par. Karise 321 do Hullu.
30 kwietnia:
szw. żagl. z mot. Silo 250 do Stettina,
ang. par. Majorka 589 do Grangemouthu
niem. par. Gisela Schröder 522 do Hullu,
niem. p. Gertr. Halm 723 do Rotterdamu,
niem. par. Metan 297 do Ramsgate,
niem. par. Gertr. Schünemann 641 do Kardyfu,
niem. licht. Odenfelde 675 do Amsterdamu,
duń. par. Kattholm 877 do Liverpoolu,
niem. par. G. Kunstmann 320 do Kingslynnu,
duń. par. Ragnhild 668 do Goole.
1 maja:
szw. żagl. Astrid 63 do Oskarshamnu.
2 maja:
niem. par. Maggie 175 do Kilonji.
norw. p. Skagertind 697 do Birkenhead,
norw. p. Sagatind 964 do Manchesteru.
3 maja:
niem. par. Eduard 574 do Antwerpji.
szw. par. Natalja 199 do Sztokholmu,
ang. par. Jacobus 585 do Londynu.
4 maja:
niem. par. Sven Larssen 292 do Antwerpji,
duń. par. Ellensborg 729 do Kjöge.

Statki powyższe wywiozły łącznie 81-000 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.

(27 kwietnia — 4 maja).

29 kwietnia:
niem. mot. Max Kress 134 do Hamburga,
szw. żagl. z mot. Fingley 60 do Holbäk,
duń. żagl. z mot. Christian 61 do Ahus,
niem. żagl. z mot. Elisabeth 46 do Hamburga,
niem. ż. z mot. Marta Luise do Odense.
30 kwietnia:
niem. żagl. z mot. Argonaut 56 do Gösle,
niem. żagl. z mot. Freia 54 do Aarhues.

Statki powyższe wywiozły łącznie 900 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

(27 kwietnia — 4 maja).

28 kwietnia:
szw. mot. Alca 290 d Sztokholmu,
niem. par. cyst. Rud. Albrecht 1 612 do N. Yorku z melasą.
3 maja:
szw. mot. Fringilla 226 do Sztokholmu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 4 000 ton cukru i melasy.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

(27 kwietnia — 4 maja).

28 kwietnia:
szw. par. Naitea 106 do Norrköpingu.

Statek powyższy wywiózł 200 ton ropy gazowej.

Wywóz polskiego cementu przez port gdański.

(27 kwietnia — 4 maja).

28 kwietnia:
niem. żagl. z mot. Capella 67.
29 kwietnia:
duń. żagl. z mot. Kastor 53 do Hudiksvallu,
niem. żagl. z mot. Peter 306 do Peterhamnu.
1 maja:
szw. par. Dagmar 113 do Sztokholmu.
szw. żagl. z mot. Alf 111 do Sztokholmu,
niem. par. Gedina 583 do Mäntyluoto,
niem. żagl. z mot. Dora 89 do Kłajpedy.
4 maja:
szw. żagl. Genius 161 do Gefle.

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 400 ton cementu.

Wywóz polskiej soli przez port gdański.

(27 kwietnia — 4 maja).

28 kwietnia:
duń. żagl. z mot. Urda 56 do Aalborga.
29 kwietnia:
duń. żagl. z mot. Füür 50 do Aalborga,
duń. żagl. Altea 65 do Kopenhagi,
duń. żegl. z mot. Marie 49 do Odense.

Statki powyższe wywiozły łącznie 500 ton soli.

Wwóz żelastwa i żelaza przez port gdański.

27 kwietnia:
niem. par. Georg Zelk 798.
niem. par. Altenwerder 335 z Londynu,
duń. żgl. z mot. Marie 199 z Kopenhagi,
szw. żagl. Eden 98 z Odense.
niem. par. Bavaria 559 z Ruhrortu,
szw. żagl. Allhill 56 z Arhues,
norw. żagl. z mot. Arno,
niem. par. Anni Ahrens 553 z Londynu.
niem. par. Naval 310 z Rotterdamu.
3 maja:
szw. mot. Dinaes III 280 z Karlstadu,
duń. żagl. z mot. Dronning Margarete 386 z Kopenhagi,
niem. par. Dora Ahrens 529 z Londynu.

Statki powyższe przywiozły łącznie 97000 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

27 kwietnia:
pol. licht. Franek 382 i
pol. licht. Felek 382 z Oxelösundu.
3 maja:
norw. par. Songa 1 826 z Huelvy.

Statki powyższe przywiozły łącznie 5 500 ton rudy i pirytu.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

27 kwietnia:
norw. par. Thekla 1 613 z Souzy,
niem. par. Erda 1 671 ze Sfaxu,
łot. par. Lucy 2 317.
3 maja:
szw. par. Ann Mari 485 z Gandawy.

Statki powyższe przywiozły łącznie 12 200 ton naw. szt.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie kwietnia.

(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 145 615, sól 536, parafina 155, cement 2 701, oleje 3 250, sól potasowa 900, soda 85, rury żelazne 137.

Prod. roślinne: jęczmień 1 844, ow. strączkowe 193, cukier sur. 1 480, rafinada 33, wytłoki bur. 120, drzewo 63 377, koniczyna 6, smoła drz. 245, melasa 1 544, otręby 310.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 162, jaja 179, bydło żywe 105, skóry 34.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyt 7 170, tomasówka 620, węgiel 1 320, saletra chilijska 996, ruda żelazna 800, żeliwo 50, żelazo 830, żelastwo 6 576, maszyny 96.

Prod. roślinne: pszenica 8 733, ryż 646, oleje 496, garbnik kwebracho 379.

Prod. zwierzęce. smalec 868, śledzie sol. 3 152, tłuszcze 220, skóry sol. 149, wełna sur. 63, wełna 5

Wodostany Wisły.

Kwiecień	29	30	1	2	3	4	5
Kraków	—164	—176	—183	—183	—182	—186	—187
Zawichost	181	178	171	169	169	170	170
Warszawa	209	202	198	195	192	189	191
Płock	197	190	185	181	177	176	174
Toruń	267	255	244	236	230	224	222
Fordon	278	266	255	247	240	233	218
Tczew	313	294	287	260	248	238	230
Ujście (Schiewenh.)	262	274	272	270	270	260	264

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie		Z Gdańska odpłynie		Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
data	skąd	dokąd	data		
5. 6.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	14. 6.	Estonia	Baltic America Line
15. 5.	„ „	„ „	24. 5.	Lituania	„
13. 5.	„ Lipawy	„ Londynu	13. 5.	Baltonia	„
17. 5.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	17. 5.	Baltara	Un. Baltic Corp.
15. 5.	„ Londynu	„ Londynu	18. 5.	Baltriger	„
20. 5.	„ Lipawy	„ „	20. 5.	Baltara	„
23. 5.	„ Londynu	„ „	25. 5.	Edmee	„
24. 5.	„ „	„ Kłajpedy i Lipawy	24. 5.	Baltonia	„
10. 5.	„ „	„ Londynu	13. 5.	Smolensk	Ellerman i Wilson
10. 5.	„ Hull	„ Hull	13. 5.	Kovno	„
17. 5.	„ Londynu	„ „	20. 5.	Kolpino	„
17. 5.	„ Hull	„ Londynu	20. 5.	Tasso	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.